MORSKA KRONIKA „SŁUŻBY POLSCE"

OTWIERAMY MODELARNIĘ

W Krakowie uruchomiono pierwszą modelarnię przysposobienia marynarskiego. Modelarnia połączona jest z ośrodkiem szkutniczym. Poza pracami modelarskimi junacy będą wykonywać łodzie oraz naprawiać sprzęt żeglarski. Obecnie Ośrodek buduje 12 joli typu „Pionier" i 20 kajaków przeznaczonych dla warszawskich junaków przysp. mar.

BUDUJEMY MODELE

W konkursie Modelarskim Ligi Morskiej bierze udział 25 zespołów modelarskich „SP" z Białegostoku, Bydgoszczy, Gdańska, Krakowa, Olsztyna i Poznania. Junacy wykonują modele szkunerów, fregat, jachtów, okrętów jak np.: pancerniki, krążowniki i okręty podwodne, oraz statków handlowych i wiele innych.

Ponadto koledzy z Olsztyna podjęli się wykonać modele szalup używanych przez nas do szkolenia w skali 1:10.

POWSTAŁA ŚWIETLICA

W lokalu b. Klubu Dębnickiego w Krakowie otwarto wspólną świetlicę „SP", ZMP i LK. Świetlicę odremontowali junacy Przysposobienia Marynarskiego. 16 junakom — przodownikom wręczono odznaczenia za pracę społeczną, oraz przekazano im dla świetlicy radioodbiornik i książki dla biblioteki.

Członkowie Kół idźcie za przykładem swych wyróżnionych kolegów.

JUNACZKI NA MORZE

Junaczki, pragnące zapoznać się z pracą morską, będą przyjmowane do Kół Przysposobienia Marynarskiego. W czasie lata zostanie dla nich zorganizowany specjalny żeglarski ośrodek szkoleniowy. Czekamy na liczne zgłoszenia koleżanek.

POMAGAMY KOLEGOM

Koło Przysposobienia Marynarskiego w miejscowości Stebnica woj. szczecińskiego zostało założone przez k-dta hufca gminnego „SP" ob. Czesława Bucewicza. Stebnica jest osadą rybacką położoną nad Zalewem Szczecińskim. Koło powstało przy hufcu liczącym 83 junaków, z czego 26 jest w przysposobieniu marynarskim. Siedemnastu z nich pragnie poświęcić się służbie w Mar. Woj., a reszta innym zawodom morskim. Koledzy nasi w Stebnicy prowadzą akcję propagandową i zwerbowali kilku prenumeratorów „Młodego Żeglarza" spoza własnego Koła. Własnym trudem i kosztem wydobyli i wyremontowali dwie jole i jeden jacht, ale nie poprzestają na tym i wyszukują sprzęt w terenie.

Niedługo w Stebnicy będzie kwaterowała 17 brygada z woj. katowickiego. Koledzy znad morza pragną przygotować sprzęt dla junaków, którzy morza jeszcze nie widzieli. Poza tym chłopcy ze Stebnicy postanowili łowić ryby, celem zaopatrzenia kuchni brygady.

Życzymy wam jak najlepszych wyników w nauce i pracy, a innym kolegom polecamy jako przykład godny naśladowania.

UCZNIOWIE PSM WŚRÓD JUNAKÓW

Uczniowie Państwowej Szkoły Morskiej — Wydziału Nawigacyjnego w Szczecinie, doceniając akcję szkolenia junaków w przysposobieniu marynarskim, postanowili pomóc swym młodszym kolegom, prowadząc wykłady w Kołach.

Akcja ta przynosi obopólne korzyści. Junacy zapoznają się bliżej ze sprawami morskimi, a uczniowie PSM spełniają swój obowiązek społeczny.

Mamy nadzieję, że Szkoła Morska w Gdyni pójdzie za tym przykładem. —

APELE WIOSENNE

(dokończenie ze str. 10)

lisz, że to tylko my? W całym naszym Kole przeszło trzy czwarte nie umie tego lub owego. Wiesz już, dokąd zmierzam?

— Rozumiem...

— I będziesz jeszcze gadał że nie wiesz co może zrobić Koło Przysposobienia Morskiego po „apelu". Wyścig szkolenia, wyścig szko-le-nia — skandował jeden z junaków, stukając drugiego ołówkiem w nos. — Zaraz poruszam niebo i ziemię, żeby był jak najprędzej apel w naszym Kole.

— No, dobrze, ale jaki to ma „wydźwięk" społeczny?

— Amfibia jesteś! A załóżmy, że z ciebie już marynarz, ba — nawet kapitan okrętu, wieziesz towary na eksport i...

Znowu zniżyli głos i nie mogłem dosłyszeć, co mówią. Wreszcie dobiegło mnie znów.

— ... i statek tonie dlatego, że ty okazałeś się łajzą i ofermą. A dlaczego? Przez niedoszkolenie, nie-do-szko-le-nie. Franusiu kochany — znowu stuknął kolegę w nos ołówkiem.

— Po pierwsze: masz rację, po drugie: zostaw ten ołówek. Po trzecie zaś: wyścig w szkoleniu wyścigiem w szkoleniu, ale to mało.

— Mało? A czegóż tyś chciał więcej?!

— Szkolenie jest tylko naszym obowiązkiem. Jeśli zrobimy to intensywniej — to po prostu lepiej wykonamy ten obowiązek. Będzie to miało swój skutek społeczny, oczywiście, ale...

— Rozumiem, o co ci chodzi. Apele wiosenne — jak to powiedział zresztą Komendant Główny, — nie są jedną ze zwykłych akcji, jakie dość często podejmujemy. To stała akcja — o specjalnym znaczeniu — chodzi o to, aby podwoić, potroić nasze wysiłki dla odbudowy i rozbudowy Polski Ludowej. Gdybyśmy żyli w okresie przedwojennym, czy mielibyśmy możność szkolenia się na marynarzy czy oficerów marynarki? Nie. Musimy więc przynajmniej starać się dogonić — co mówię dogonić — naśladować tych, którzy zrobili w Polsce najwięcej — przodowników klasy robotniczej...

— Mówmy konkretnie — trzeba by się podjąć wyremontowania sprzętu żeglarskiego — jolek, kajaków, żaglówek... Tego obecnie brak w całej Polsce.

— Warto by jednocześnie założyć Koło Przysposobienia Morskiego gdzieś na wsi — przecież tam są tęgie chłopaki i mogą z nich wyrosnąć dobrzy marynarze, zdolni kapitanowie naszej floty. A wtedy można by to połączyć z twoim pomysłem wycieczki Wisłą do Gdańska tylko, że pod hasłem „wzdłuż całej Wisły — Koła Przysposobienia Morskiego na wsiach!"

— No, ale nie fantazjujmy. Czas już na zbiórkę. Dziś będziemy ćwiczyć węzły — dobre wykonanie to nasz pierwszy krok w „wyścigu szkolenia".

Obaj junacy wstali i wyszli. W świetlicy słychać już było tylko brzęczenie pierwszych, wiosennych much.

Jerzy Zieleński

JUNACY „SP" STOCZNI GDAŃSKIEJ ROZUMIEJĄ SWE ZADANIA

„Apel Wiosenny" młodzieży gdańskiej zmobilizował ją do jeszcze bardziej wydajnej pracy dla kraju, niż to miało miejsce dotychczas.

— „Zdwoimy nasze wysiłki w pracy, podniesiemy poziom wychowania ideologicznego w swych szeregach. Pomożemy w przedterminowym wykonaniu remontu s/s „Panna Wodna" i przerobimy go ze starego wraku na nowoczesny statek pasażerski. Pomożemy w przedterminowym przygotowaniu do wodowania czwartego rudowęglowca. Dla uczczenia wielkiego 1-Majowego święta, dokonamy założenia dwu stępek pod „Lewanty", dwu stępek pod trawlery, oraz rozpoczynamy równocześnie przedterminową seryjną budowę stalowych kutrów".

DZIEŃ 1 MAJA — ŚWIĘTEM CAŁEGO NARODU!

Za junakami — stoczniowcami gdańskimi nie pozostaje w tyle hufiec Gimnazjum i Liceum Energetycznego w Gdańsku.

Junacy tego hufca zobowiązali się w toku tegorocznych prac dorywczych już na dzień 1 Maja oddać do użytku remontowane boisko sportowe.

W czasie wakacji młodzież ta zelektryfikuje 4 wsie w pow. kartuskim.

„Ta cząstka naszej pracy niechaj będzie dowodem, że w pełni solidaryzujemy się z młodzieżą demokratyczną całego świata, że razem z klasą robotniczą pracujemy nad budową Polski, sprawiedliwości społecznej, że stoimy twardo w szeregach bojowników o pokój".

WŁĄCZAMY SIĘ DO CZYNU 1-MAJOWEGO!

Zebrana na „Apelu Wiosennym" młodzież ZMP i SP powiatu Zawierciańskiego z radością przyjęła projekt uczczenia zbliżającego się dnia 1 Maja — wzmożoną pracą i nauką w hufcach i zakładach fabrycznych.

Postanowiła więc uruchomić 5 nowych świetlic „SP" na terenie powiatu, zorganizować 11 kursów dla analfabetów, odremontować drogę z Zawiercia do Poręby i z Niegowej do Tomiszowic, oraz wybudować radiowęzeł, o łącznej długości 20 km. kabla.

Dając dowód swej pełnej świadomości społecznej, młodzież wzywa sąsiadujące z ich terenem hufce do współzawodnictwa.

5 MILIONÓW ZŁOTYCH OSZCZĘDNOŚCI!

Dla uczczenia święta 1 Maja młodzież „SSP" hufców fabrycznych, szkolnych i wiejskich pow. Żywiec zobowiązała się na ten dzień zorganizować świetlicę, oraz przygotować boisko sportowe.

Ponadto junacy „SP" w związku z przedterminowym wykonaniem Państwowego Planu 3-letniego zobowiązali się dać Państwu 24 950 junako/dni pracy na zalesianie nieużytków rolnych, w odbudowie dróg, w pracach melioracyjnych. Tym sposobem junacy zaoszczędzą Państwu ogólną sumę 4 990 000 złotych.

Wydaje: Komenda Główna PO „Służba Polsce" przy współudziale PCWM, Marynarki Wojennej i Ligi Morskiej. Redaguje: Zespół redakcyjny. Adres Redakcji: Gdynia, A. Zjednoczenia 3, tel. 16-20.

Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 35. Konto PKO. Warszawa Nr I — 2668

ELE WIOSENNE

Każdemu, kto tylko ma do czynienia ze „Służbą Polsce", lub choćby czyta dość regularnie prasę — nazwa ta nie może być obca.

Powiatowe Apele Wiosenne są dosłownie wszędzie: w Krakowie i Pułtusku, w Morągu i w Bydgoszczy, w Sandomierzu i Wrześni, — w miastach dużych i mniejszych; zjeżdżają na nie dziewczęta i chłopcy z najodleglejszych zakątków Polski.

Cóż to są te apele i co decyduje o ich powszechności?

Może najlepiej i najzwięźlej określił to Komendant Główny, płk. Braniewski, w czasie swego przemówienia na apelu wrzesińskim, omawiając dotychczasowe osiągnięcia „SP" i stojące przed nią zadania:

„Nasze osiągnięcia to dopiero początek wielkiej pracy, którą mamy do wykonania. Od osiągnięć nie dostajemy zawrotu głowy. Jest jeszcze w naszej pracy dużo niedociągnięć. Korzystając z wielkich dobrodziejstw demokracji ludowej nie daliśmy krajowi jeszcze tego, co moglibyśmy dać, gdyby nasza nauka i nasz trud były tak ofiarne, jak klasy robotniczej, z której winniśmy brać przykład".

Cóż to oznacza? Po prostu to, że dotychczasowe akcje „SP" — brygady, trzydniówki, Czyn Kongresowy — to była robota przynosząca zaszczyt młodzieży polskiej, ale jeszcze nie wyczerpująca wszystkich jej możliwości. Wysiłki nasze trzeba podwoić, potroić aby choć w części zbliżyć się do wielkości wysiłku i osiągnięć polskich mas pracujących.

Komendant Główny powiedział dalej:

„Więcej niż dotąd powinniśmy poświęcać uwagi praktycznemu umocnieniu sojuszu robotniczo-chłopskiego na odcinku młodzieżowym.

Niech każdy hufiec miejski, fabryczny, szkolny, kolejowy lub portowy, zaopiekuje się hufcem wiejskim. Pomagajcie hufcom wiejskim w likwidacji analfabetyzmu, zorganizowaniu życia świetlicowego i sportowego. Pomagajcie im w elektryfikacji i radiofonizacji wsi. Pomagajcie biednej ludności wsi np. w remoncie narzędzi rolniczych. Wysyłajcie na wieś zespoły amatorskie, pomagajcie w organizacji imprez kulturalno - oświatowych i sportowych.

„Przodownicy hufców wiejskich — bierzcie aktywny udział w każdej akcji, zmierzającej ku powiększeniu dobrobytu pracującej ludności miast. Pamiętajcie, że robotnik, chłop i inteligent w Polsce Ludowej — to bracia. Pamiętajcie, że podniesienie dobrobytu i kultury wsi i miast zależne jest od braterskiej współpracy ludzi miast i wsi, że sojusz i braterstwo robotników i chłopów to podwalina i rękojmia siły, dobrobytu i wspaniałej przyszłości Polski Ludowej".

*

Te właśnie cytaty z przemówienia Komendanta Głównego we Wrześni czytali półgłosem dwaj młodzi ludzie w świetlicy znajdującej się na terenie jednego z wojewódzkich miast.

Obok przemówienia podane były konkretne rezolucje hufców: — ot, po prostu — że ten a ten hufiec stąd a stąd podejmuje się wykonać to a to. Jedne rezolucje mówiły o akcji „H", inne — o zwalczaniu analfabetyzmu, jeszcze inne — o podniesieniu prenumeraty pism S.P.-owskich czy o robotach przy naprawie dróg i mostów.

Obaj młodzi ludzie mieli miny mocno zakłopotane. Szeptali pomiędzy sobą, a urywki ich rozmowy dobiegły do mnie (znajdowałem się nieco na uboczu, udając, że pilnie czytam gazetę):

— Słuchaj no, Franek, a my nic?

— My? A cóż możemy zrobić, jako Koło Przysposobienia Morskiego?... Gdybyśmy byli na morzu, to co innego, ale tu — w charakterze niestety nadal, szczurów lądowych?

— Masz trochę racji, ale trzeba by pomyśleć, to się i coś wymyśli...

Szeptali chwilę tak cicho, że nic nie słyszałem, wreszcie jeden rzekł:

— Mam już! Zobowiążemy się przejechać Wisłę do samego Gdańska na hamburce!

— Dureń! Jeśli się podejmuje jakąś robotę, to musi ona mieć znaczenie społeczne. Tak pojmują to przodownicy pracy czy w górnictwie, czy w tkactwie. A ty chcesz się wykręcić przez machanie wiosłem! Co by to było, gdyby taki na przykład Bugdoł albo Cyroń, zamiast wyrąbywać węgiel, podjęliby się, że... przejadą się na węglarce od Katowic do Szczecina. To by mniej więcej równało się twojej robocie.

— No, dobrze, skończ już rezonować i znajdź lepsze wyjście.

— Poczekaj... Powiedz — no, czy ty znasz dobrze kod?

—Nnno... niby tak...

— Widzę, że nie i wolę nie sprawdzać. A sygnalizację semaforem?

— O, to umiem dobrze.

— Ale ja za to nie. Widzisz. Jesteśmy obaj niedoszkoleni. I cóż ty, bracie, myś-

(Dalszy ciąg na str. 22).

Akcja „R"

Rząd Polski Ludowej oraz Polska Zjednoczona Partia Robotnicza, w dążeniu do stałego pomnażania naszego bogactwa narodowego, a tym samym do podniesienia stopy życiowej mas pracujących — zwrócili obecnie swoją uwagę na rybołówstwo morskie.

Z inicjatywy Komitetu Centralnego PZPR — przystąpiono do szczegółowego opracowania planu uporządkowania i rozwoju rybołówstwa morskiego. Plan ten, zmierzający do zwiększenia połowów przez ulepszanie narzędzi połowów, statków i metod łowienia — nazwany został „Akcją R" (R — rybołówstwo).

„Akcja R" — po uchwaleniu jej przez Radę Ministrów i zatwierdzeniu przez Sejm — wchodzi w życie.

Przez jakiś czas czynniki, wrogie naszemu ustrojowi, „puszczały w obieg" różne plotki, które dużo krwi napsuły rybakom morskim (np. zabieranie przez Rząd kutrów itp.).

Uchwała Rady Ministrów kładzie kres tym plotkom. Nikt nie miał i nie ma zamiaru zabierać rybakom ich kutrów czy łodzi. I to jest wyraźnie przez Rząd powiedziane.

Były jeszcze inne bolączki życia rybackiego. Spadek połowów powodował często takie zadłużenia rybaków, że nie mogli oni spłacić swoich długów (za podatki, remonty w stoczniach, narzędzia połowu itp.).

Uchwała Rady Ministrów reguluje sprawy podatkowe, przyznaje znaczne ulgi przodownikom pracy — a tym samym pobudza do współzawodnictwa, określa sposób zabezpieczenia opłacalności rybołówstwa, bierze w szczególną opiekę rybaków łodziowych.

Uruchomione będą olbrzymie kredyty na pożyczki dla rybaków, na badania naukowe łowisk, na należyte wyposażenie baz rybackich (portów, przystani itp.).

Zwiększenie połowów własnych zaoszczędzi nam walut zagranicznych — za ryby kupowane zagranicą (importowane) — a ludności kraju da smaczny produkt w większej — niż dotychczas — ilości.

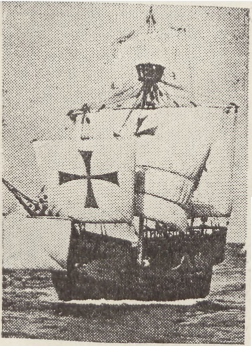
Rząd nasz chce, aby połowy dały w r. 1949, 60 000 ton ryb. Aby tę ilość ryb złowić — nie wystarczą same dobre chęci rybaków. Trzeba im pomóc. Na tę pomoc (w różnej postaci) Rząd przeznaczył prawie 600 000 000 zł!

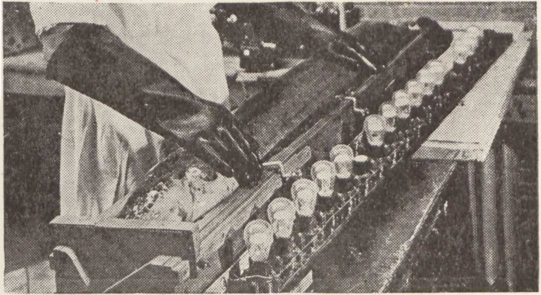
Redakcja „Młodego Żeglarza" — wydaje specjalny numer, poświęcony rybołówstwu.

Rybołówstwo morskie — to nie tylko rybacy. Rybę, złowioną przez rybaka, trzeba odpowiednio przygotować do transportu w głąb kraju, lub przerobić na miejscu. Trzeba rybakowi dostarczyć sieci, naprawić mu uszkodzenia statku itp. Dużo ludzi i środków potrzeba do obsługi rybaków i złowionych przez nich ryb. Cały odrębny świat!

W ten świat chcemy wprowadzić naszych Czytelników.

AP





STATKI RYBACKIE

TRAULER.

ajbardziej popularnym i najczęściej spotykanym dalekomorskim statkiem rybackim jest **TRAULER**. Spotykać go można m. in. na całym Morzu Północnym, oraz na północnej części Oceanu Atlantyckiego. Przystosowany do pływania w każdą pogodę, pozostaje w morzu 2 do 3 tygodni, aby łowić i możliwie jak najprędzej napełnić ładownię. Wymiary traulera mieszczą się w granicach od 35—60 metrów długości, 6,5—9 m szerokości, 3,5—5 m. zanurzenia. Tonaż od 200 do 500 BRT. Traulery budowane są całkowicie z metalu, a kształty ich powstałe w wyniku długoletnich doświadczeń, dają im dużą dzielność morską, pozwalają przetrwać okresy ciężkiej pogody na nieraz bardzo od lądu oddalonych łowiskach. Do napędu traulerów używa się maszyn parowych względnie silników ropnych. Te ostatnie wypierają coraz to bardziej maszyny parowe, zajmują bowiem znacznie mniej miejsca. Moc maszyn od 350—850 KM.

Trauler przedstawiony na rysunku poniżej, ma napęd parowy. Na rufie pod pokładem mieszczą się kabiny szturmana, bosmana i maszynistów (1). Pod kabinami przechodzi tunel wału śrubowego (2). W następnym pomieszczeniu znajduje się maszynownia (3), a nad nią w nadbudówce na pokładzie — kambuz, czyli kuchnia okrętowa (4), oraz mesa (jadalnia załogi). Następnym z kolei za maszynownią, pomieszczeniem jest kotłownia (5). Z kotłownią łączy się zasobnia węgla (6). W dolnej części zasobni, znajduje się tunel, (7) łączący kotłownię z ładownią dla ryb (8), trauler bowiem, idąc na połów, zabiera oprócz pełnej zasobni część węgla do ładowni rybnej i spala go w drodze na łowisko, tak, że przyszedłszy na miejsce połowu posiada nienaruszony jeszcze zasadniczy zapas paliwa. Ładownia dla ryb zaopatrzona jest w cały szereg grodzi chroniących ryby przed przesuwaniem się i zgnieceniem. O ile trauler nie posiada specjalnych urządzeń chłodniczych, przekłada się ryby sztucznym tłuczonym lodem, a wyłożone korkiem ściany ładowni pozwalają, stosunkowo długo utrzymać niską temperaturę . W dziobowej części statku znajdują się pomieszczenia załogi (9), umywalnie i WC (10), komora łańcuchów kotwicznych, magazyny sieciowe i bosmańskie (11), oraz zbiornik wody słodkiej (12). Na baku — czyli dziobie — mieści się winda kotwiczna (13). Po lewej i prawej burcie statku, zamocowane zastrzałami do masztu (14) i do baku, znajdują się dwa kotły sieciowe (15), takie same jak i na rufie. Do ładowni i do magazynów dostajemy się z pokładu przez luki (16). Przed nadbudówką śródokręcia umieszczona jest winda trałowa (17). Stalowe liny, którymi trauler ciągnie sieć, przebiegają przez kozły sieciowe i kombinację bloków do windy, która służy do podciągnięcia sieci do burty statku. Matnię sieci, wypełnioną rybami, wydobywa się na pokład bomem ładunkowym (18). Nadbudówka mieści w dolnej części kabinę szypra (19), a w górnej sterówkę (20), która jest zarazem kabiną nawigacyjną. Na nadbudówce widzimy ramę goniometru, dzwon mgłowy, reflektor itd. Ponad nadbudówkę wystaje nawiewnik (21) wytłaczający powietrze do kotłowni. Poza kominem znajdują się luki świetlne kotłowni i maszynowni, a dalej maszt tylny (22) z pomocniczym żaglem ułatwiającym manewrowanie statkiem. Poza tylnym masztem łodzie ratunkowe (23), i WC (24).

LUGER

Jednostką służącą również do połowów dalekomorskich jednak mniejszą i o słabszym motorze niż trauler, jest dryfer albo inaczej luger. Statek ten służy specjalnie do połowu śledzi za pomocą sieci zastawnych. Podczas gdy trauler ciągnie na stalowych linach tuż nad dnem trał i zagarnia w ten sposób ryby, luger wystawia na noc do 4 km sieci zastawnych. Ma on na pokładzie windę pionową (kabestan) przystosowaną do wydobywania sieci zastawnych. Ładownia jego przystosowana jest do magazynowania śledzi zasolonych w beczkach tzw. kantiesach. Poza tym rozkład pomieszczeń podobny jak na traulerze.

KUTER

Miniaturą niejako traulera jest kuter rybacki. Jest to stateczek rybacki najczęściej spotykany na Bałtyku i w pasach wód przybrzeżnych innych mórz. Wymiary jego: od 10—20 m długości, 3,5—6 m szerokości, 1,5—2,5 m zanurzenia, wyporność do 100 t. Do napędu używa się na kutrach silników ropnych do 140 KM. Kutry wyposażone są zazwyczaj w pomocnicze szczątkowe zresztą, ożaglowanie, spełniające rolę dodatkowej siły napędowej. Pękate, o topornych kształtach odznaczają się one jednak dużą dzielnością morską i potrafią nie byle jakim sztormom w morzu sprostać. Ze względu na małą ładownię kutry pozostają w morzu do trzech dni. Najczęściej jednak czas normalnego połowu waha się w granicach 14—20 godzin. Najczęściej u nas spotykany typ kutra (patrz model na str. 15), podzielony jest wewnątrz za pomocą dwóch grodzi wodoszczelnych na 3 przedziały. W pierwszym od dziobu mieści się tzw. kubryk, czyli pomieszczenie załogi. Na wyposażenie kubryku składają się 4 koje, stół, piecyk, szafy dla prowiantów, ubrań i naczyń. W przednią część kubryku wbudowuje się zbiornik na wodę słodką oraz komorę łańcuchową. Środkowy przedział to ładownia. Tylny przedział mieści w sobie motor, zbiorniki paliwa, prądnice, akumulatory. Nad motorownią umieszczona jest kryta sterówka. Pomiędzy lukiem ładowni, a motorownią umieszczona jest winda trałowa, napędzana za pomocą pasa z motoru głównego. Po prawej burcie umieszczone są dwa kozły sieciowe. Głównym narzędziem połowu kutra jest — podobnie jak i u traulera — trał. Można jednak z powodzeniem łowić na kutrze na sieci zastawne, wzgl. dryfujące.

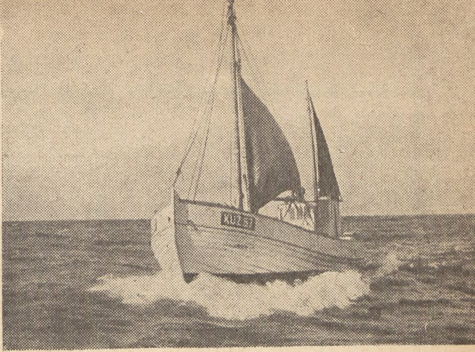
ŁÓDŹ RYBACKA

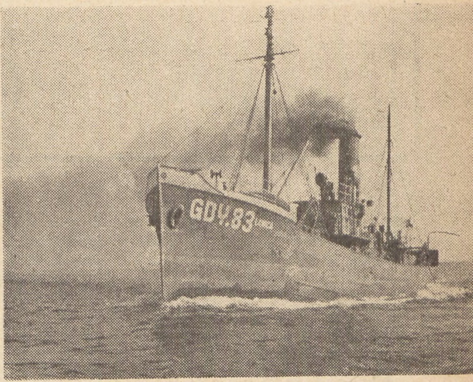
Mniejsze jednostki rybackie używane wyłącznie w rybołówstwie przybrzeżnym podzielić można na wiosłowo-żaglowe i motorowe. Wymiary ich wahają się w granicach od 5 do 8 m długości i 1,3—2,4 szerokości. Budowane są przeważnie całkowicie z dębu. Łodzie wiosłowo-żaglowe używają najczęściej ożaglowania rozprzowego. Na motorówkach stosuje się przeważnie silniki ropne o mocy od kilku do 20 KM.

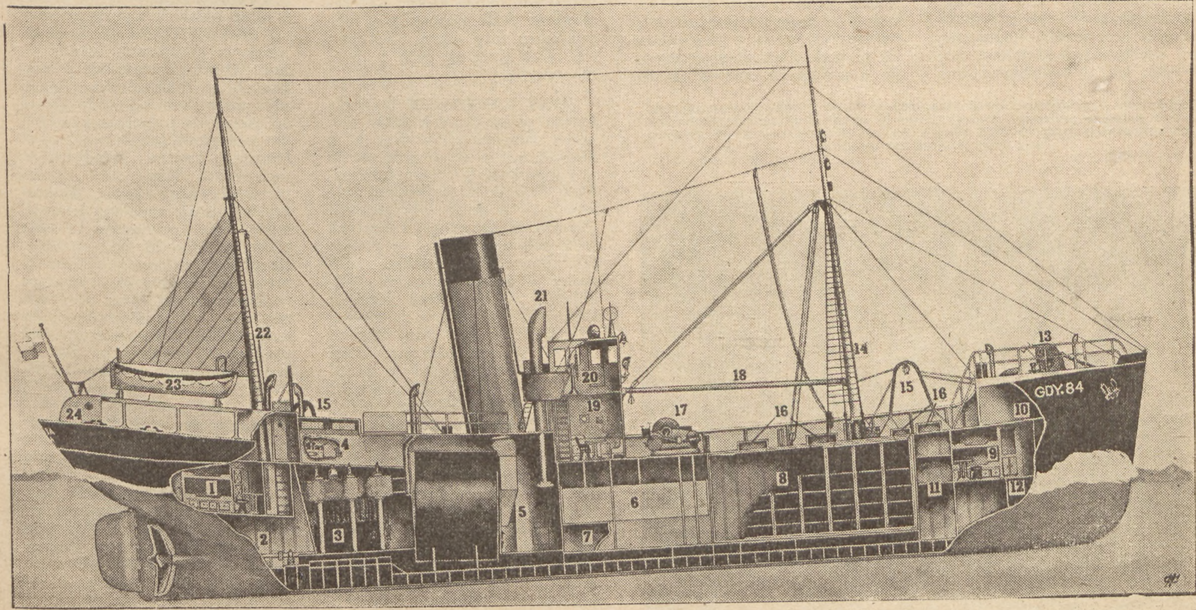
E. J A N K O W S K I

Na zdjęciach: kuter rybacki pod żaglami i jeden z naszych traulerów rybackich — „Ławica" — w drodze na połowy.

fot. K. Komorowski




GDY.83



GDY. 84
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24

MORSKI KONKURS SPOSTRZEGAWCZOŚCI

Przed kilkoma dniami nasz redakcyjny rysownik udał się do portu, aby przyjrzeć się jego pracy. Zawędrował do Kapitanatu Portu i stanąwszy na nabrzeżu, zaczął obserwować wchodzące i wychodzące statki, ba, zaczął nawet jeden z nich rysować.

Statek ten był przez holowniki przeholowywany z basenu do basenu, obracany raz dziobem, raz rufą do patrzącego, w dodatku opodal przechodziły inne jednostki, toteż do rysunku wkradło się SZEREG BŁĘDÓW.

Redakcja stwierdziła, że jest ich DZIESIĘĆ, lecz wobec różnicy zdań co do ich rodzaju i umiejscowienia na rysunku, postanowiliśmy poprosić WSZYSTKICH NASZYCH CZYTELNIKÓW O ROZWIKŁANIE TEJ SPRAWY.

Rysunek przedstawia parowiec towarowy, a błędy istnieją w jego konstrukcji i wyposażeniu. NALEŻY JE WIĘC STWIERDZIĆ, NIE WYLICZAJĄC EWENTUALNYCH BRAKÓW W WYPOSAŻENIU ITP.

Przed przystąpieniem do rozpatrywania błędów, radzimy zapoznać się z rysunkami i fotografiami statków, jakie zamieściliśmy w dwóch poprzednich numerach „Młodego Żeglarza", a wtedy rozwiązanie nie będzie trudne. Pozostanie Wam tylko WYLICZYĆ JE, WRAZ Z KRÓTKIM UZASADNIENIEM, NA KARTCE POCZTOWEJ I WYSŁAĆ POD NASZYM ADRESEM DO DNIA 10 MAJA BR. Obowiązuje oczywiście data stempla pocztowego.

Za trafne rozwiązania przeznaczyliśmy następujące nagrody:

I. – 3-dniowy bezpłatny pobyt w Gdyni i Gdańsku połączony ze zwiedzeniem portów i 24-godzinnym wyjazdem kutrem rybackim na połów oraz książki morskie wartości 1000 – zł

II. – Książki morskie wartości 3000 – zł

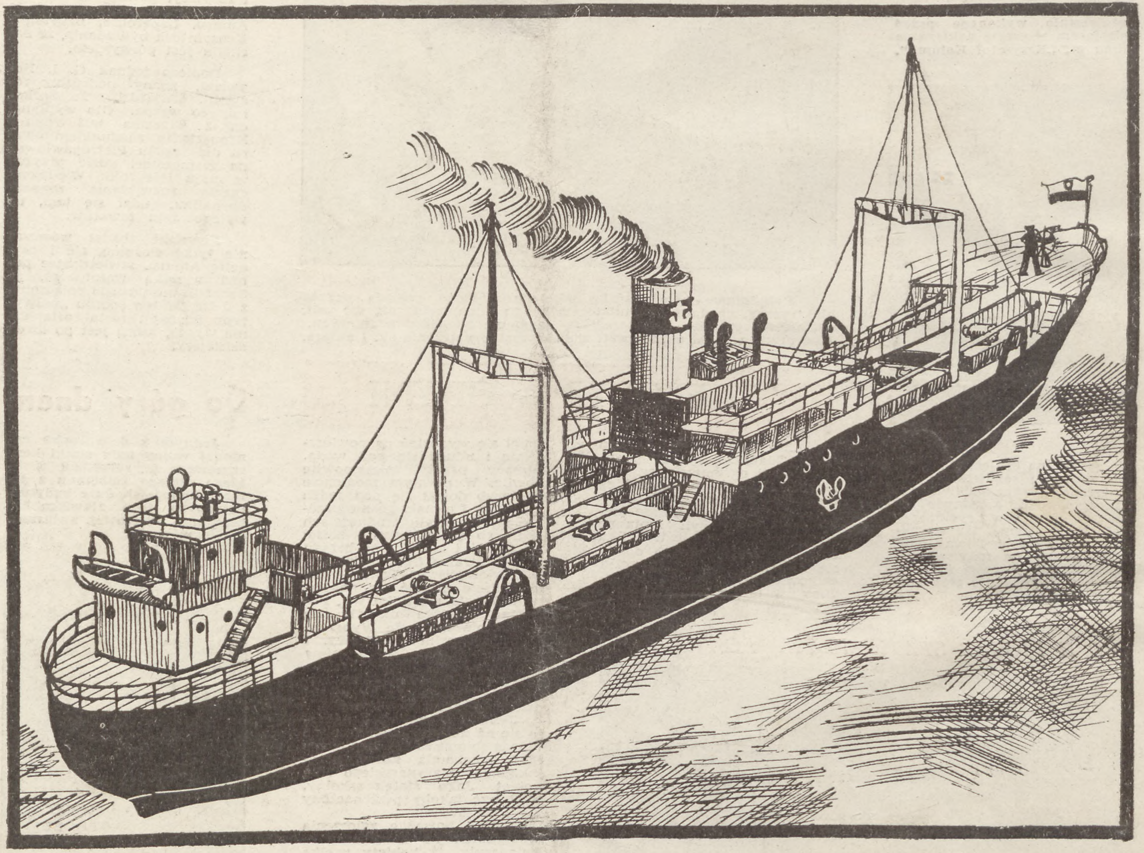
III. – Książki morskie wartości 2000 – zł

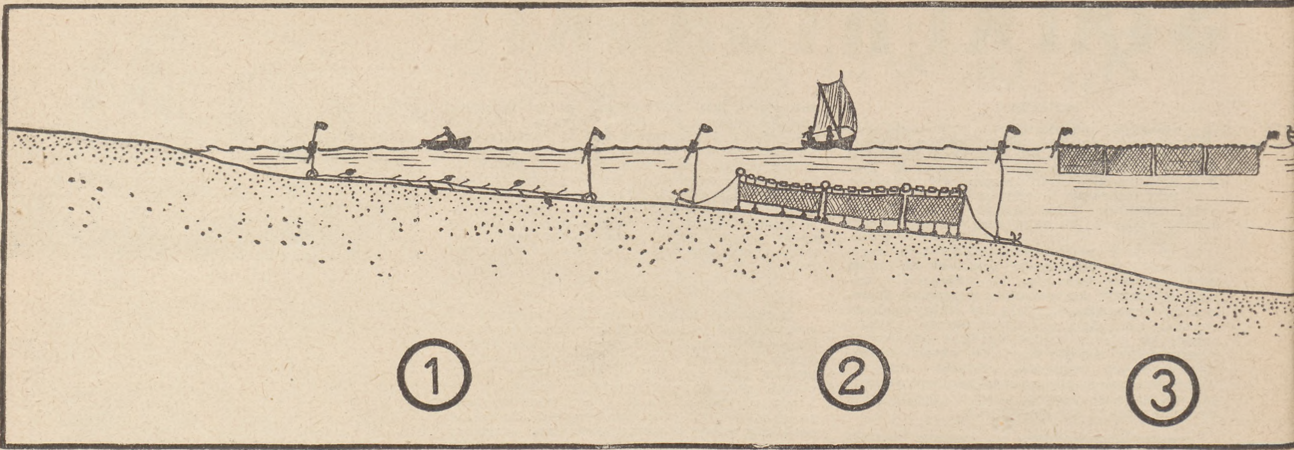
IV.-X. – „ „ „ 1000 – zł

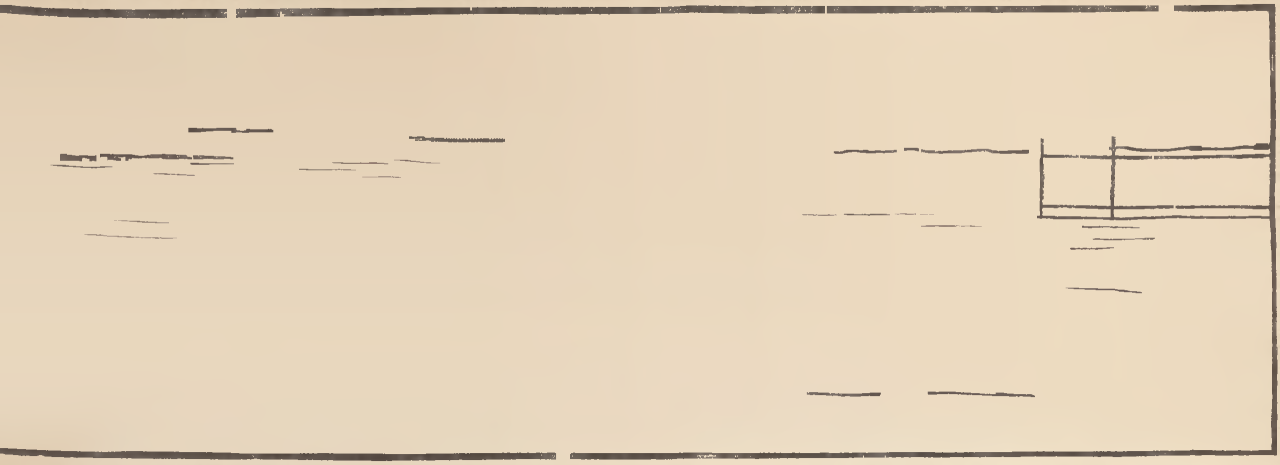
XI.-XXV. – Roczna bezpłatna prenumerata „Młodego Żeglarza".

A więc do dzieła!

Czekamy Waszych odpowiedzi!!!




1
2
3



POŁOWU

nych, a nawet zaraz po północy, ponieważ łososie tylko wieczorem w poszukiwaniu żeru płyną tuż pod powierzchnią morza. Pławnice stojące na kotwicy stosuje się tylko w zatoce między Jastarnią i Kuźnicą. Do trzech lub czterech pławnic przywiązuje się kotwicę na długiej linie i rzuca na dno. Sieci pod wpływem prądów krążą naokoło kotwicy. Połowy pławnicami łososiowymi są wydajne i chętnie przez rybaków, również ze względu na wysoką cenę ryby (600 zł 1 kg.), stosowane.

Największe znaczenie gospodarcze ma rybołówstwo włokowe, ponieważ jest najwydatniejsze. **WŁOK**, jest podobny do dużego worka zwężonego w części zamkniętej, a rozszerzonego u wejścia. Materiał, z którego jest wykonany i wielkość, zależne są od mocy uciągowej statku, który będzie się nim posługiwał. Stąd rybołówstwo włokowe możemy podzielić na mniejsze, czyli kutrowe **(5)** i większe — traulerowe **(6)**. Włoki kutrowe wykonane są z bawełny tkaniny sieciowej, a traulerowe z sizalu. Długość włoków kutrowych waha się w zależności od mocy motoru kutra od 20 do 30 metrów długość włoków traulerowych dochodzi do 40 i więcej metrów. Włoki składają się zazwyczaj z części górnej, pełniejszej i dolnej bardziej wyciętej u wejścia, zeszytych razem i wzmocnionych linami konopnymi, skrzydła których są przedłużeniem otworu sieci, posiadają największe oczka. W miarę zbliżania się do końca sieci, czyli matni, wielkość oczek maleje do 2,5 — 3 cm. Matnia wykonana jest podwójną przędzą, aby mogła wytrzymać ciężar połowu, który w wypadku trafienia na ławicę ryb, może osiągnąć wagę 10 ton. Włok posiada tę zaletę, że można nim łowić na głębokościach przekraczających 100 m., zagarniając rozległy teren, obfity w lubiące zimną wodę ryby. Statek rybacki po przyjeździe na miejsce połowu wyrzuca włok połączony ze statkiem długimi linami stalowymi. Długość lin musi być 3 — 5 razy większa, niż głębokość morza w danym miejscu. Aby otwór sieci pod wpływem biegu statku nie zamknął się, na linach w pobliżu sieci, znajdują się dwie deski rozporowe, zwane drzwiami, które tak są umocowane do liny, że przy ciągnięciu chcą się rozejść w przeciwnych kierunkach, na zewnątrz. Utrzymują one stale otwór sieci w rozwarciu uregulowanym szerokością skrzydeł. Pływaki u górnej krawędzi, a żelazne pierścienie u dolnej powodują pionowe otwarcie włoku. W tym stanie sieć jest włóczona po dnie morza przeciętnie 2 do 3 godzin i zagarnia do matni napotykane ryby. Wyciąganie następuje w odwrotnej kolejności niż zarzucanie. Specjalna winda wybiera liny, a kiedy włok znajduje się przy burcie statku, ryby uwięzione w sieci wypływają z nią na powierzchnię wody. Załoga musi spieszyć się z wyciągnięciem ryb na pokład, gdyż pod powierzchnią zasypiają one i stają się ciężkie, trudne do podniesienia na pokład. Zdarzają się wypadki, że trzeba jechać na płytką wodę, aby ratować połów przed pęknięciem włoka, zagrożonym zbyt dyżym ciężarem złowionych ryb. Włokiem łowi się dorsze, flądry, śledzie, makrele i szproty. Istnieje cały szereg patentów włoków, różniących się kształtem, proporcjami, budową, osprzętem itd. Np. włoki dorszowe różnią się od śledziowych, angielskie są inne niż np. holenderskie itd. Liczne sieciarnie w Gdyni, zaopatrują rybaków we włoki wykonane całkowicie rękami polskich specjalistów. Jest to tym ważniejsze, że zapotrzebowanie na sieci jest ogromne, ze względu na częste podarcia o wraki leżące na dnie po ostatniej wojnie.

Połowy włokiem **nie** nadają się do łowienia ryb delikatnych, jak np. młode, bardzo tłuste śledzie, występujące w tzw. sezonie wiosennym, w miesiącu maju w okolicach Hebrydów i Wysp Owczych. Do połowu tych śledzi używane są statki zwane lugrami lub dryfterami. Łowią one z pomocą **PŁAWNIC ŚLEDZIOWYCH (7)**. Sieci te podobne są do już opisywanych pławnic łososiowych, tylko mają mniejsze oczko, mniej więcej 22 mm i mogą być zanurzane i utrzymane na pewnej głębokości. Sieci powiązane są ze sobą w długi parkan i połączone wspólną liną z dziobem statku. Na powierzchni unoszą się duże, gęsto rozstawione pływaki w formie balonów z impregnowanego płótna, wypełnione powietrzem i połączone linkami z górną krawędzią sieci. Długość tej linki reguluje zanurzenie zestawu długiego często na kilka kilometrów. Sieci wyrzucane są przed zachodem słońca. Ławice śledzi, płynąc zwartą masą, trafiają w swej wędrówce na zaporę sieci i pozostają zaczepione skrzelami w oczkach pławnicy. Statek i pławnice unoszone są biernie wiatrem i prądem wody. Skoro świt rybacy przystępują do wyciągania sieci. Winda wybiera długą linkę łączącą poszczególne sieci, a rybacy stojący przy burcie odwiązują pływaki i sieci, zaś część z nich wytrząsa rybę na pokład. Czynności te załoga powtarza tak długo, aż wszystkie beczki znajdujące się na statku zostaną napełnione patroszonymi i zasolonymi śledziami.

Opisane powyżej narzędzia połowu, są z każdym rokiem, dzięki nowym zdobyczom techniki coraz lepsze i łatwiejsze w obsłudze dla rybaka. Niektóre z nich są prawie zarzucone z powodu małej wydajności na rzecz nowoczesnych, kosztownych, ale w eksploatacji bardziej rentownych. Rybołówstwo naszych czasów przekształca się z rzemiosła w wielki przemysł, który dysponuje wszystkimi zdobyczami techniki, jak włok nylonowy, wielkie statki przetwórcze, hydroplany zwiadowcze, echo-sonda, asdik, rękawy ssące rybę z morza wprost do ładowni itd.

Skarby morza są tak ogromne i niewyczerpalne, że w wyścigu do ich wydobycia, nas, Polaków, dla dobra naszej odbudowującej się gospodarki, nie powinno zabraknąć. —

Tewu

Obfity połów. Matnia włoka pełna jest zdobyczy. Jakżeż mocna musi być delikatna na pozór sieć — by utrzymać ciężar nieraz kilkutonowy! Dobry, nowoczesny, troskliwie pielęgnowany sprzęt — to jedna z tajemnic powodzenia w połowach.

(fot. F. Staszewski)